SPORT WODNY



II-gi ZESZYT
ZA LISTOPAD
1 9 3 5 r.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA
TURYSTYKI WODNEJ I JACHTINGU MOTOROWEGO

NR. 21
ROK XI

Cena egz. 1 zł

Kronika żeglarska

Olimpijki

Jachtklub estoński posiada już osiem olimpijek, na których odbyło w tym roku sześć regat eliminacyjnych. Najlepsze rezultaty osiągnął znany żeglarz i konstruktor jachtów lodowych Erik von Holst.

We Francji odbyły się regaty eliminacyjne olimpijek w Tamaris koło Tulonu. „Le Yacht" wypowiada się z wielkiem uznaniem o tej klasie łodzi, podnosząc szczególnie ich dużą stateczność nawet przy bardzo świeżym wietrze. Norwegja, która dotychczas nie posiadała olimpijek i mało interesowała się wogóle jachtami mieczowymi, rozpoczęła przygotowania do wysłania ekipy na Olimpjadę.

Klasa smoków rozpowszechnia się

W Holandji buduje się obecnie 3 jachty klasy „Smoków", co świadczy, że jachty te znajdują coraz więcej zwolenników. W Szwecji zamówiono w ostatnim czasie [illegible] nowych jachtów tej klasy.

Przetaklowane jachty

Angielskie czasopismo „Yachtsman" wypowiada się ostro przeciw olbrzymim masztom i żaglom na morskich jachtach regatowych. Nawiązując do awaryj, jakie miały miejsce na „Endeavour" i „Yankee" (obydwa złamały dwukrotnie podczas minionego sezonu maszt), „Yachtsman" nazywa wprost głupotą i nieżeglarskiem postępowaniem stawianie na tak wielkich jachtach tylko jednego, bardzo wysokiego masztu, obciążonego ogromną powierzchnią żagla, zamiast rozdzielić tę powierzchnię na dwa maszty. Rezultat jest ten, że takie jachty, których maszt jest dwa razy wyższy niż wynosi długość ich linji wodnej (2 x 25 — 50 m.), mogą puścić się na morze tylko przy „spacerowej" pogodzie, jeżeli nie chcą narażać na szwank swego delikatnego takelunku.

Ekwipunek do nurkowania dla sportowców

Na ostatniej wystawie motorowej w Olimpji (Anglja), można było widzieć, pośród wielu pożytecznych dla jachtsmenów rzeczy, również prosty i tani aparat do nurkowania na małych głębokościach, składający się z hełmu i ręcznej pompy powietrznej. Urządzenie to może oddać duże usługi przy badaniu części podwodnych jachtów, klarowaniu śruby etc. Wiele mniejszych stoczni jachtowych zakupiło to urządzenie.

Kobiety na morzu

We Francji istnieje specjalny statek szkolny żaglowy, na którym rok rocznie szkoli się w żeglarstwie pewna ilość młodych dziewcząt. Statek nosi nazwę „Femme", kapitanem jest pani Dupont, żona oficera marynarki francuskiej. Kurs trwa 4 lata i kosztuje 400 f. szt.

W Niemczech mają kobiety sposobność poznać arkana sztuki żeglarskiej na statku szkolnym „Gud-win", który na przemian zabiera w kilkotygodniową podróż, raz młodych chłopców, drugi raz młode damy. Tylko na „Gud-win" jest panem i władcą, młody przystojny żeglarz, a załoga jest też wcale do rzeczy. Można się o tem przekonać przeglądając doskonałe zdjęcia, zamieszczone w jednym z październikowych numerów „Die Yacht".

Sowiety nie pozostają również wtyle, tylko że „towarzyszki" stanowią załogę niedawno zakupionego na ten cel w Hamburgu parowca „Czawicza" którego kapitanem jest 27-letnia Anna Iwanowna.

„Joseph Conrad"

Australijski pisarz — marynista Alan Villiers zbudował sobie jacht [illegible] pełnem ożaglowaniem rejowem, [illegible] sobie miniaturową fregatę (212 ton), którą nazwał „Joseph Conrad" i na której [illegible] czkę naokoło świata.

„Die Yacht" omawiając w numerze 44 [illegible] 2.XI. r. b. literaturę morską niemiecką, stwierdza, że [illegible] cze równać się co do ilości autorów z literaturą morską angielską i amerykańską. Wyliczając wybitnych autorów angielskich, wspomina o Conradzie, *„który był wprawdzie polakiem, ale jego książki morskie były drukowane po [illegible]"*.

Żeglarsko-ślizgowy kurs nad Naroczą

W dniach od 29 grudnia r. b. do 6 stycznia 1936 r. [illegible] się staraniem wileńskiej chorągwi harcerzy [illegible] glarsko-ślizgowy na jeziorze Narocz. Jest to już drugi kurs tego rodzaju, organizowany przez harcerzy polskich, przyczyniających się w ten sposób do popularyzacji [illegible] sportu, który dawno już zdobył sobie prawo obywatelstwa w szeregu państw europejskich.

Zawody pływackie młodzieży szkolnej w Łodzi

Po dwudniowych eliminacjach odbyły się dnia 24 b. m. w nowym basenie krytym YMCA finały zawodów pływackich młodzieży szkolnej.

Wyniki kobiece:

500 m. klas.: Rosenberżanka (Szkoła Przemysłowa) [illegible]

75 kl.: Wende (gimn. niemieckie) 1:28.

70 m. dow.: *Hanske* (gimn. niemieckie) 1:27,6.

100 m. st. grzbiet.: Nipówna (gimn. niem.) 2:21.

100 m. kl.: Stenertówna (gimn. niem.) 2:03,4, wynik lepszy od rekordu okręgowego (2:09).

100 m. dow.: Baresówna (gimn. niem.) 2:05,4.

W konkurencji chłopców:

25 m. grz.: Moris (gimn. niem.) 33 i 1:10.

25 m. kl.: Seidler (gimn. niem.) 23:3.

25 m. dow., Moris 20:4.

100 m. grz.: Danat (gimn. niem.) 1:41.

75 m. grzb.: Gutschke (gimn. Piłsudskiego) 1:38.

50 m. grzb.: Obermann (gimn. niem.) 55:2.

100 m. klas.: Bujnowicz (gimn. Zimowskiego) 1:35, zakwalifikował się do pierwszej klasy.

75 m. klas.: *Hermann* (gimn. niem.) 1:15.

50 m. klas.: Kowalski (gimn. Skorupki) 52.

100 m. dow.: Wasilewski (gimn. Piłsudskiego) 1:21.

75 m. dow.: *Cel* (z grona kupców) 55.

50 m. dow.: *Tkanian* (gimn. Narutowicza) 40:8.10.

Na zawodach byli obecni wicewoj. łódzki Potocki, kierownik okręgowego urzędu W. F. płk. Gabryś i przedstawiciele miasta.

OSOBISTE

Płk. Ziętkiewicz zastępcą dyr. P. U. W. F

Zastępca dyrektora PUWF został mianowany zamiast płk. Engla, który odchodzi na stanowisko do służby linjowej, płk. Władysław Ziętkiewicz. Płk. Ziętkiewicz pracował już przez kilka lat na terenie PUWF i reprezentował tam t. zw. kierunek sportowy.

Jak się dowiadujemy, nominacja płk. Ziętkiewicza jest jedyną zmianą, jaka zachodzi w PUWF po objęciu stanowiska dyrektora przez gen. Olszynę-Wilczyńskiego.

ROK II WARSZAWA, LISTOPAD 1935 R. Nr. 21

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Dwa prądy

W klubach wioślarskich najwyraźniej nurtują dwa prądy. Jeden z nich możnaby nazwać regatowym, drugi turystycznym. Jest jeszcze trzeci prąd: spacerowy, ale zwolennicy tego prądu, dość zresztą liczni, nie chcą nazywać go po imieniu. Może przemawia tu skromność, czy wątpliwość, (choć przecież spacer nie hańba) dość, że najchętniej wyznają zasady prądu turystycznego. I może najgłośniej trąbią o jego niewątpliwych walorach, choć może nigdy nie zakosztowali przyjemności prawdziwej turystyki.

Może nie we wszystkich klubach daje się zauważyć ten objaw, niemniej jednak jego widokiem nie należy się smucić. Wszędzie bowiem, gdzie są prądy takie, czy inne, — jest życie, jest ruch. Brak różnych prądów może czasem oznaczać budującą jednomyślność, lecz zapewne częściej — martwotę.

Jesteśmy zdania, że zarówno prąd regatowy jak i turystyczny mogą z powodzeniem i zgodnie płynąć w jednym kierunku. Oba prądy wzajemnie i pożytecznie się uzupełniają. To też źle robią działacze wioślarscy, którzy te dwa zgodnie dotychczas płynące prądy usiłują rozdzielić i nadać im pozornie sprzeczne kierunki. Mówię pozornie sprzeczne, gdyż w gruncie rzeczy sprzeczności przy odrobinie dobrej woli można pogodzić.

Jeżeli klub zmuszony koniecznościami życiowemi, zwija na jeden sezon lub dłużej, częściowo, lub całkowicie swą chorągiew sportową, — to mówimy: trudno, siła wyższa, kryzys i doskonale rozumiemy to posunięcie jako próbę sanacji gospodarczej klubu. Nie winimy prądu regatowego, że przyczynił się chwilowo do zwężenia działalności klubowej, bo wiemy, że bez prądu regatowego upadłby w klubach duch szlachetnej rywalizacji, duch prawdziwie sportowy, zmierzający poprzez trudności do chwalebnych wyczynów. Życie klubowe stałoby się jakieś smutniejsze, szare, bez błysków wznieconych przez zwycięstwa odnoszone na torach tu i owdzie. Nie mielibyśmy wspaniałej kolekcji laurów zebranych przez wioślarzy polskich na terenie zagranicznym: w Leod um, Antwerpji, Los Angeles, Budapeszcie, a ostatnio w Berlinie. Nikt chyba, nawet najzagorzalszy zwolennik spaceru nie zaprzeczy, że te triumfy polskich wioseł rozniosły po świecie sławę kraju, z którego pochodziły. Żaden przeciwnik prądu regatowego nie może zaprzeczyć, że jest to bardzo cenna propaganda imienia i tężyzny polskiej na terenie międzynarodowym.

Nie dziwimy się, jeżeli w dyskusjach między członkami klubu i na zebraniach czynione są próby, aby ze sobą posprzeczać prądy regatowy i turystyczny, aby im nadać odmienne, może nawet wrogie kierunki. Nie wątpimy bowiem, że zdrowy rozum i logika zawsze zwyciężą.

Ale zastrzeżenie muszą wywołać niezdarne próby, czynione na łamach prasy brukowej, a zmierzające do przedstawienia działalności sportowej, jako wykwitu „niezdrowych ambicyj klubu". Fakt taki miał właśnie miejsce. Chcemy się nim zająć pokrótce i rozprawić z nieznanym i niefortunnym autorem „wywiadu" sygnalizującego „zaciętą walkę dwóch różnych prądów" I to w przededniu Olimpjady w Berlinie!

W wywiadzie tym mamy sporo kwiatków, które warto tu pokazać. Ich widok będzie, jak się zdaje, dość wymowny. A więc ów „jeden z przedstawicieli turystyki" pewnego klubu twierdzi, że w jego klubie jest tylko około 3% zwolenników sportu regatowego, pozostali całkowicie w 97% — to turyści. O spacerowiczach niema mowy! Mniejsza z tem.

Podobno wśród owych 97% urobiła się tendencja spędzania urlopów na wodzie. Zbiera się kilku członków klubu i organizuje kilkutygodniowe wycieczki łodzi. Musi to być zatem, zważywszy liczebność członków klubu, ruch masowy. Tymczasem rzeczywistość wygląda tak, że o tym ruchu prawie nic nie wiemy. Znane nam sprawozdania nie świadczą o ruchu masowym. Nawet jakość odbywanych wycieczek jest dość przeciętna. Czasem tylko trafi się ciekawszy wyczyn turystyczny.

Autor wywiadu uskarża się dalej na dysproporcję w wydatkach na sport i turystykę. Lecz czyż ta dysproporcja, dla człowieka zdrowo myślącego, nie jest zrozumiała i usprawiedliwiona? Czy potrzeby turystyki, która jest przecież zupełnie odmienną dziedziną wioślarstwa, można porównywać z potrzebami sportu regatowego? Jest jasne, że sport regatowy wymaga większych funduszów, a więc dysproporcja jest całkowicie uzasadniona. Turystyka to nie regaty.

W wywiadzie „przedstawiciela turystyki" jest mnóstwo przesady. Prawie co słowo — to przesada. Trzeba mieć bardzo ograniczony światopogląd, aby twierdzić, że „klub nie chce sportu". To prawie tak brzmi, jak „drukarnia nie chce drukować". Klub został stworzony dla sportu — i nie chce go, odżegnywa się! Co za nonsens!

Czytamy dalej:

„Gdyby jeszcze wśród sportowców... byli synowie członków, to byłoby pół biedy"... A czy istnieje zakaz, aby synowie członków nie byli sportowcami? Wolno im być sportowcami i powinni nimi być. Bardzobyśmy się z tego cieszyli... Zapewne jest to wina ojczulków, udzielających tak ciekawych wywiadów, — że nie są.

Ile jest przesady w takiem zdaniu:

„niech tylko ktoś z komisji sportowej zobaczy gdzieś (ktoś — gdzieś — zapewne na ulicy) mężczyznę o potężnych bicepsach, już go angażuje do klubu, nie bacząc na stronę moralną swego kandydata. Są to przeważnie intruzi..." — Nie wiedzieliśmy, że w wioślarstwie sportowem decydującą rolę odgrywają bicepsy, że do klubu angażuje się członków. Pewno im się wypłaca przytem jakieś gaże? Szkoda, że autor nie sprecyzował tego ciekawego, bądź co bądź, zagadnienia. Bo dotychczas, wstępując do klubu, trzeba było uzyskać podpisy dwóch członków wprowadzających i odbyć balotaż.

Zgorzkniały „turysta" narzeka też na to, że zawodnicy sportowi nie znają zasad bon tonu i savoir-vivru. To też „turyści którzy przyszli na wybrzeże do klubu gwoli odpoczynku po pracy, czemprędzej zabierają swe rodziny i czmychają z klubu". Proszę — jaka wrażliwość, jaki Versal? W całym klubie, w którym jest tylko 3% zawodników, niema miejsca dla 97% turystów! Świetne!

A flotylla? „Napozór potężna, lecz nic nie znaczy wobec ogromu potrzeb turystów. Tabor dla turystów jest niedostateczny, ale za to są w klubie łodzie sportowe, które w ciągu sezonu nie widują wody". To już zakrawa na demagogję. Byle podburzyć, rozjątrzyć choćby zapomocą namydlenia oczu. Bo przecież wiemy, że tylko w upalne niedziele i święta cały tabor spacerowo-turystyczny jest w ruchu. A ilez w ciągu sezonu mamy upalnych niedziel? W sezonie ostatnim prawie w każdą — padał deszcz...

Wspólną, kilkudniową wycieczkę rodzinną łodziami widzi autor, niewiadomo dlaczego, tylko w sferze marzeń, choć wycieczki takie się odbywają i nie są bynajmniej przez zarządy klubów zakazane, przeciwnie — są popierane, choć niezawsze znajdują amatorów.

Dosyć. Trzeba mieć w sobie bardzo dużo żółci, trzeba mieć nielada sklerozę, aby udzielić takiego wywiadu!

Winszujemy! Ale nie zazdrościmy wyrządzania klubowi podobnie niedźwiedziej przysługi. Całe szczęście, że nie wszyscy turyści mają tak chorobliwe poglądy na rolę sportu w klubie, a tylko jeden ośmieszył się niefortunnym wywiadem.

J. Łukiewicz

Punktacja wioślarska

artykuł dyskusyjny

Regulamin regatowy P. Z. T. W. z r. 1934, w § 28. ustanawia tabelę punktacyjną za zwycięstwa uznane przez Komisję sportową P. Z. T. W. Tabela ta, mająca na celu odzwierciedlenie pracy sportowej poszczególnych towarzystw i klubów wioślarskich w danym sezonie, jakkolwiek pomyślana w ogólnych zarysach słusznie, nie daje nawet przybliżonego obrazu pracy sportowej i posiada tak wiele słabych stron, że uszeregowanie się w niej poszczególnych towarzystw i klubów nie może być sprawdzianem [illegible] wykonanej [illegible] danym sezonie.

Naturalnie jest rzeczą niezmiernie trudną, a nawet może zupełnie niemożliwą, wykazać w tabeli te wszystkie czynniki, które mogłyby mieć wpływ na ścisłe wykonanie pracy sportowej w danym klubie, niemniej jednak biorąc za podstawę już istniejącą tabelę, możnaby przy dobrych chęciach usunąć z niej szereg niesprawiedliwości i to nieraz bardzo jaskrawych. Przytoczę jeden z takich przykładów, (a jest ich wiele), jako dowód. Otóż wedle tabeli, zdobycie mistrzostwa Europy na jedynce oblicza się sumą 163 pkt. To samo mistrzostwo zdobyte na ósemce daje w sumie tylko 207 pkt., a więc tylko 44 pkt. więcej. Nie uważam za konieczne dowodzić, że stosunek ten nie jest sprawiedliwy i że krzywdzi wybitnie ósemkę. Rozumie to bowiem dobrze każdy wioślarz, że wyszkolenie, a specjalnie dobór osady do ósemki, wymaga nieskończenie większych wysiłków i to tak ze strony Zarządu (Komisji sportowej) jak trenera i wioślarzy, — niż wystawienie skifisty, chociażby to miał być as nad asy.

Taki lub podobny stosunek wykazać można także i w innych wypadkach. Ciekawym radzę sporządzić sobie odpowiednią tabelkę i uważnie ją przestudjować. Dochodzi się przytem do ciekawych wniosków, które cały system przyjętej przez regulamin punktacji, postawić mogą pod znakiem zapytania.

Czego bowiem będziemy wymagać od tabeli? Myślę, że postulaty te możnaby streścić w następujących punktach, któreby uwidoczniały:

1) Zwycięstwa odniesione na regatach;
2) Ciężar gatunkowy poszczególnych zwycięstw;
3) Proporcjonalne punktowanie typów łodzi;
4) Ilość startów;
5) Ilość startujących w sezonie osad, jako odzwierciedlenie pracy sportowej klubu, jako całości.

Tylko możliwie harmonijne połączenie tych czynników [illegible] może dać przybliżony obraz pracy sportowej i [illegible] społowej, szczególnie zaś tej ostatniej, co w obecnie obowiązującej tabeli mało było brane pod uwagę. Przeciwnie możnaby przypuszczać, że tabela raczej dawała pewne przywileje pojedyńczym wioślarzom, nie zespołom. I znowu przykład. Jedynkę nowicjuszy punktuje się 5 pkt. (wraz z pkt. za start), zaś ósemkę nowicjuszy również z punktami za start tylko 21 pkt., co daje dość osobliwy stosunek, który ułożony w proporcje wynosi się: 1:8 — 5:2½. Jest jasne, że jedynka wymaga więcej opanowania, że jest typem łodzi trudniejszym, że się tak wyrażę, ale stosunek ten nie powinien być tak wybitnie niekorzystnym dla [illegible]

Po tych ogólnych rozważaniach przystąpię do omówienia poszczególnych punktów, już bardziej szczegółowo, przytaczając wszelkie racje, któreby przemawiały za zmianą obecnie obowiązującej tabeli punktacyjnej w duchu bardziej proporcjonalnego i sprawiedliwego obliczania pracy wioślarstwa regatowego, niż to ma miejsce obecnie.

1. *Zwycięstwa odniesione na regatach.* — Sama zasada punktacji nie podlega już dyskusji; zgodziliśmy się na takie załatwienie sprawy, przeprowadzamy to w praktyce, no i we wszystkich innych dziedzinach sportu jest to w powszechnem użyciu. Byłaby tu do omówienia jedynie sprawa punktowania drugich, ewentualnie trzecich miejsc. Otóż nie zdaje się mi słusznem zaliczanie drugiego miejsca dopiero przy pięciu startujących osadach. Wystarczy przeglądnąć programy regatowe lat ostatnich, by się przekonać, że cztery osady na starcie, to już wiele i że właściwie poza regatami w Bydgoszczy, rzadko startują równocześnie cztery osady, a regułą są trzy. Niechcę przesądzać co jest tego powodem, czy brak torów regatowych, czy mała ambicja sportowa towarzystw, czy też kryzysowe warunki materjalne. Idzie tu przecież głównie o stronę moralną. Uważam bowiem, że osada przegrywająca bieg, w konkurencji czterech z minimalną różnicą czasu, zasłużyła sobie dobrze na połowę punków. Może zniknęłyby wtedy takie obrazki z torów, jak walka dwóch pierwszych osad z sobą, nieraz bardzo zacięta i wyczerpująca, przy „łaskawem pędzlowaniu" reszty osad, które już nie liczą na zwycięstwo. Ta druga ambitna osada nagradzana dziś jest temi samemi punktami za start co i „pędzlowicze". To przecież nie jest sprawiedliwe. Za ambicję, chęć zawiązania i wygrania walki, też się coś należy. Myślę, że przy odpowiedniej punktacji drugich miejsc wywiązywałaby się walka także i na dalszym planie, co nie może być niekorzystnem z punktu widzenia sportowego. Analogicznie przedstawiałaby się sprawa punktowania trzecich miejsc przy sześciu lub więcej startujących osadach. Moja propozycja idzie w kierunku punktowania drugich miejsc już przy czterech startujących osadach połową punktów zaś trzecich miejsc przy sześciu startujących osadach, czwartą częścią punktów. Mam wrażenie, że tego rodzaju punktacja byłaby sprawiedliwszą od obecnie obowiązującej i dałaby w konsekwencji zaostrzenie rywalizacji także o dalsze miejsca, co byłoby objawem wielce pożądanym.

2. *Ciężar gatunkowy poszczególnych zwycięstw.* — Tutaj już uwypukli się odrazu dysproporcja obecnego systemu. A więc za mistrzostwo Polski na jedynce dolicza się 4 punkty, zaś na mistrzostwach Europy 150 — 75 i 40 pkt.

To jest niesłuszne i dodatek za mistrzostwo Polski winien być wydatnie podniesiony, jak również i dalsze miejsca winny tu ulec punktacji. Trzecie miejsce na mistrzostwach Polski na czwórce liczy się 2 pkt., któryż klub w tych warunkach pokusi się o sięganie po palmę zwycięstwa? To też tabela mistrzostw Polski za lat 16 obejmuje raptem 12 klubów. To jest nawet jak na nasze warunki bardzo niewiele. Startują zawsze ci sami nieśmiertelni. Nieczęsto staje na mistrzowskim starcie jakaś nowa osada. Kluby wolą obsadzać te biegi, gdzie mają łatwiejsze szanse zwycięstwa i zarobienia punktów. Prowadzi to do tak paradoksalnych wyników, jak w tym roku, gdzie mistrzostwo Polski na czwórkach zdobyto czasem 6:31,4, gdy w tym samym dniu na tym samym torze przy analogicznych warunkach atmosferycznych czwórki młodszych zrobiły czas 6:18,2, a więc o 13,2 sek. lepszy. Jest jasne, że wobec niekorzystnej punktacji, nie kwapiono się zbytnio o zaszczyt zasiadania na mistrzowskim tronie, tembardziej, że w ogólnej punktacji dawał on stosunkowo bardzo niewiele w porównaniu z innymi biegami. Mistrz zarobił 41 pkt., czwórka młodszych 22 pkt. Komentarzy nie trzeba. Przekłada się nieraz punkty nad walory moralne. To jest bardzo ludzkie. Sądzę, że temu anormalnemu zjawisku mogłoby zapobiec lepsze punktowanie mistrzostw Polski.

Co do mnie, to proponowałbym doliczenie punktów za mistrzostwa zmienić w sposób następujący, stopniując proporcjonalnie typy łodzi:

	[illegible]ynk[illegible]	Dwójki	[illegible]	[illegible]jki [illegible]ójne	[illegible]wórki	[illegible]	Ósemki
Olimpjada	240	320	360	360	520	560	720
Mistrzostwa Europy	120	160	180	180	260	280	360
Mistrzostwa Polski	12	20	24	24	36	40	72

przyczem drugie miejsca przy mistrzostwach Europy i Olimpijskich otrzymują połowę punktów przy starcie conajmniej czterech osad, trzecie miejsca [illegible] punktów, przy starcie conajmniej sześciu osad. Wszystkie dalsze miejsca wyłącznie na Olimpjadzie otrzymują $^{1}/_{8}$ punktów.

Regaty związkowe oraz w konkurencji międzynarodowej obliczałoby się jak dotąd podwójną ilością punktów. W ten sposób ciężar gatunkowy zwycięstw uległby wybitnemu poprawieniu i zachęciłby ociągających się do liczniejszego udziału w tych pięknych konkurencjach.

3. *Proporcjonalne stopniowanie punktowania typów łodzi.*

Tabela zasadnicza obecnie obowiązującego regulaminu regatowego załatwia te sprawy dość szematycznie. Proporcje są raczej niefortunnie dobrane i na pierwszy rzut oka widać, że niebardzo udałoby się utrzymać zajęte stanowisko, gdyby je trzeba było poprzeć ważkiemi i przekonywującemi argumentami. Otóż w obecnej postaci tabela ta przedstawia się następująco:

	Półwyścigowe	[illegible] [illegible] 2 klasy old boy wagi lekkiej	[illegible]
jedynki	[illegible]	4	6
dwójki	3	—	8
dwójki bez ster.	—	—	9
dwójki podw.	—	5	9
czwórki	7	10	15
czwórki bez ster.	—	—	17
ósemki	—	18	27

Już na pierwszy rzut oka widać, że proporcja pomiędzy poszczególnymi typami łodzi nie została zachowana, a łodzie zespołowe są w znacznym stopniu upośledzone. W rezultacie im mniejszy zespół, tem ma korzystniejszy stosunek punktów. A przecież wioślarstwo jest sportem wybitnie zespołowym, raczej więc za zespół należałoby przyznać pewną większą ilość punktów. Niemniej znowu, nie można negować, że jedynki i dwójki są trudniejszymi typami łodzi, co też powinnoby znaleźć wyraz w punktacji. Te trudności są jednak tylko pozorne. Można przecież ułożyć tabelę tak, by uwzględniała ona proporcjonalnie oba czynniki, bez specjalnego forsowania jednych i upośledzania drugich. Pozatem należałoby punktację uskutecznić w ten sposób, by przy dzieleniu punktów (drugie miejsca, walkowery i t. d.) możliwie unikać ułamków. Niezawsze niestety, da się to uskutecznić. Proponowana przezemnie tabela miałaby następujący wygląd:

	Półwyścigowe	Nowicjuszy Młodszych 2-ej klasy Old-boy [illegible]	[illegible]
jedynki	—	6	8
dwójki	4	—	12
dwójki bez ster.	—	—	16
dwójki podw.	—	12	16
[illegible]	8	20	24
czwórki bez ster.	—	—	28
ósemki	—	36	44

Mam wrażenie, że ten sposób punktowania byłby o wiele słuszniejszy, niż stosowany dotychczas, przedewszystkiem zaś bardziej proporcjonalny. Niechcę bynajmniej twierdzić, że jest on jedynie słusznym i myślę, że można znaleźć wiele innych równie dobrych sposobów punktowania. Ma on natomiast te zalety, że nie odbiega daleko od obecnej tabeli i wyklucza ułamki, z wyjątkiem trzecich miejsc jedynek nowicjuszy i t. d., co niema zresztą prak-



Amerykański pływak światowej sławy Adolf Kiefer na tle dzwonu olimpijskiego w Berlinie

tycznego znaczenia. Przyznam się bowiem, że nie widziałem dotąd w Polsce 6 skifistów jednocześnie na starcie. Jeśli zaś tak kiedykolwiek było, to był to zapewne wyjątkowy wypadek. Niemniej wydaje się mi niesłusznem nie punktowanie biegów zastrzeżonych np. młodzieży, wojskowych i t. d. Klub, który wychowuje sportowo takie osady ma niewątpliwie prawo do liczenia zdobytych punktów na swoje dobro. Przecież włożył w ich wyszkolenie niemniej pracy i kosztów jak w szkolenie innych osad. Argumentacja, że biegi te są niedostępne dla szerszego ogółu wioślarzy, nie wytrzymuje krytyki od momentu podzielenia wszystkich czynnych wioślarzy na klasy, co już samo w sobie wprowadza znaczne ograniczenia.

Punktowanie Startów — określono w regulaminie dość szematycznie, przyznając osadom 1, 2 i 3 pkt. startowe, jeśli ukończyły bieg. Mam wrażenie, że raczej należałoby zróżniczkować punktację zależnie od jakości konkurencji. Każdy bowiem przyzna, że start do mistrzostw Polski, czy też Europy to zupełnie co innego, niż starty w przeciętnych regatach krajowych. Przyznajemy, że punktowanie trzeciego miejsca czwórek w biegu o mistrzostwo Polski sumą 2 pkt. dość dziwnie wygląda i nie jest w żadnym wypadku proporcjonalne do wagi tej konkurencji. Podaję poniżej tabelkę, która mam nadzieję uczyniłaby zadość warunkowi proporcjonalności zależnie od typu łodzi i ciężaru gatunkowego regat.

	Krajowe	Związkowe i międzynarodowe	Mistrz. Polski	Mistrz. Europy	Olimpjada
dwójki półwyścigowe	1	2	—	—	—
czwórki półwyścigowe	2	4	—	—	—
jedynki	1	2	4	8	16
dwójki	2	3	6	12	24
czwórki	3	6	10	20	40
ósemki	5	10	15	30	60

Mogę się spotkać z zarzutem, że proporcje te dają zbyt wysoką punktację za starty na mistrzostwach. Sądzę, że nie. Jeśli się bowiem zważy, ile pracy, poświęcenia i kosztów wymaga przygotowanie się do mistrzostw, to musi się dojść do wniosku, że wrazie przegranej będą te punkty jedynym ekwiwalentem moralnym, mojem zdaniem bardzo dobrze zasłużonym. Zresztą nie każda osada dostąpi zaszczytu dopuszczenia do mistrzostw Europy i Olimpijskich. Decydujący głos ma tu przecież P. Z. T. W. Ci zaś, którzy będą bronić barw Polski na arenie międzynarodowej, napewno na te punkty zasługują. Daj Boże byśmy mieli kłopot z wyborem. Dotąd zdaje się było raczej prze-[illegible]

5. *Ilość startujących osad klubu w sezonie.* — Jest to pozycja, której aktualna tabela zupełnie nie przewiduje. Spodziewam się, że jako „novum" napotka projekt ten na wiele sprzeciwów i zastrzeżeń. A przecież uwidocznienie czarno na białem w ten czy inny sposób w tabeli pracy sportowo-wychowawczej byłoby bardzo pożądane. Poprostu mówiąc idzie tu o premję za ilość startujących, a więc wyszkolonych osad w danym sezonie, premję doliczoną do punktacji przez Kapitana Związkowego na końcu sezonu. Miałoby to sądzę wpływ na rozszerzenie działalności klubów i niejako zmusiło do szkolenia coraz to nowych osad. Skarżymy się przecież ciągle na brak materjału wioślarskiego, na mały dopływ do klubów sił świeżych. A materjału tego niebrak. Tylko szlifuje on narazie bruki, lub wykonuje inną w tym rodzaju „pożyteczną pracę" i trzeba go dopiero przyciągnąć, zachęcić i nauczyć rozumieć wioślarstwo. Skończyłyby się może wtedy takie obrazki, jak trzykrotne starty tej samej osady w ciągu jednego popołudnia regatowego (widziałem w tym sezonie osadę, która startowała w ciągu paru godzin czterokrotnie na tych samych regatach). Skończyłoby się może „oranie" osadami do ostatniego tchu. Jak to wpływa na stan fizyczny osady nie potrzebuję udowadniać. Przetrenowanie, spadek formy, przyspieszenie kryzysu — oto [illegible]

Przyznawanie takiej premji zmusiłoby poniekąd kluby do rozszerzenia swej działalności, oglądnięcia się za dopływem sił świeżych. Nie mogę przesądzać czy miałoby to wpływ na zwiększenie stanu faktycznego czynnych wioślarzy, który to stan jest w tej chwili bardzo nikły jeśli weźmiemy jako porównanie choćby najbliższych naszych sąsiadów, Niemcy. Niewiele zrobiło się dotąd na polu propagandy sportu wioślarskiego. Mało kto idzie na regaty. Biegi są obsadzone słabo. Klubom nie zależy na wykazaniu się swą pracą. Prowadzi to w konsekwencji do zaniechania pracy sportowej w szeregu Klubów. Jeździ się więcej na wycieczki. To też widzimy taki obrazek, że w ubiegłym sezonie na 66 klubów wioślarskich 20 było sportowo nieczynnych t. j. około 31% ogólnej ilości. Dobrze się stało, że to Kapitan Związkowy podkreślił.

Przechodząc teraz do premjowania ilości osad startujących w sezonie, proponowałbym następujący system doliczania punktów:

Za startujące w sezonie w barwach klubu	Doliczyć punktów
1 osada	0
2 osady	10
3 — „ —	21
4 — „ —	32
5 osad	44
6 — „ —	56
7 — „ —	68
każdą następną osadę	13

naturalnie musiałyby to być osady całkowite, by uniknąć kombinowania nowych osad z kilku starych. Dlatego też każda zmiana w osadzie powodowałaby proporcjonalną utratę punktów. Nie wątpię, że tego rodzaju doliczanie premji, wymagałoby żmudnego zestawiania wyników końcowych sezonu, ale mam wrażenie, że praca Kapitana Związkowego opłaciłaby się w ogólnym bilansie i może nareszcie podnieślibyśmy stan liczebny Polskiego wioślarstwa do poziomu godnego stanowiska jakie zajmuje-[illegible]

Jak teraz ująć praktycznie w regulaminie regatowym ten długi szereg tabelek, w sposób prosty, jasny i zrozumiały dla każdego? Otóż myślę, że dałoby się to uskutecznić w formie dwóch tabel, z których pierwsza dawałaby punktację zasadniczą wraz z punktami za start i byla podstawą do zestawienia wyników regat, druga zawierałaby tabelkę premji doliczonych przez Kapitana Związkowego poszczególnym Towarzystwom i Klubom wioślarskim po zakończeniu sezonu.

I jeszcze jedno. Wydaje się napozór, że proponowana zmiana punktacji zwiększa wydatnie ilość punktów, dopuszczając teoretycznie punktowanie już nie setkami a tysiącami punktów. Nie ma to jednak mojem zdaniem zasadniczego znaczenia. Obojętnem bowiem jest, czy współczynnikiem zwycięstwa będzie 1 pkt czy 10 czy też 100. Zasadniczą sprawą jest w tym wypadku racjonalny i sprawiedliwy stosunek poszczególnych elementów zwycięstw i pracy sportowej osad i klubów.

Ewentualna zmiana punktacji, o ileby projekt ten stał się podstawą do dyskusji i zdołał zainteresować [illegible]

koła wioślarzy, musiałaby uwidocznić się zmianą §. 28 regulaminu regatowego, który jako kwintesencję rozważań podaje:

„§ 28. Tabelę punktacyjną za zwycięstwa uznane przez Komisję sportową P. Z. T. W. starty i mistrzostwa prowadzi Kapitan Związkowy w/g. następującej tabeli:

A. Tabela zasadnicza

zwycięstwa, mistrzostwa, starty

	*) Punkty za start	REGATY																			
		1. Propagandowe 2. Międzyklubowe 3. [illegible]				1. Związkowe 2. Międzynarodowe				Mistrzostwa Polski				Mistrzostwa Europy				Olimpjada			
		Miejsca				Miejsca				Miejsca				Miejsca				Miejsca			
		I	II 1)	III 2)	[illegible] *)	I	II [illegible]	III 2)	Dalsze *)	I	II 1)	III 2)	Dalsze *)	I	II	III	[illegible] *)	I	II	III	Dalsze
[illegible]	1. Nowicjuszy 2. Młodszych 3. 2-ej klasy 4. Old boyów	7	4	2½	1	14	8	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	bez ograniczeń	9	[illegible]	3	1	18	10	6	2	32	12	8	[illegible]	144	76	42	8	272	144	80	46
D[illegible]	półwyścigowe	5	3	2	1	10	6	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	podwójne młodszych	14	8	5	2	27	15	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	ze sternikiem	14	8	5	2	27	15	9	3	50	18	12	6	196	104	58	12	[illegible]	176	110	64
	1. Bez sternika 2. Podwójne bez ograniczeń	18	10	6	2	[illegible]	19	11	3	62	22	14	6	224	118	68	12	416	220	122	[illegible]
Czw[illegible]	półwyścigowe	10	6	4	2	20	12	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1. Nowicj. 2. Młodsz. 3 2-ej kl. 4. Old boy. 5. Waga lekka	23	13	8	3	46	26	16	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	bez ograniczeń	27	15	9	3	54	30	18	6	94	34	22	10	328	174	97	20	608	324	182	105
	bez sternika	31	17	10	3	[illegible]	34	20	6	106	38	24	10	356	188	104	20	656	348	194	110
Ó[illegible]	1. Nowicjuszy 2. Młodszych 3. 2-ej klasy 4. Old boy.	41	23	14	5	82	46	28	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	bez ograniczeń	49	27	16	5	98	54	32	10	175	59	87	15	478	254	142	30	868	464	262	150

Uwagi!

1. Policzalne przy czterech i pięciu startujących osadach
2. Policzalne przy sześciu i więcej startujących osadach
3. Walkowery liczy się w/g. II. miejsc odpowiedniej tabeli
4. Walkowerem zdobyte mistrzostwo Polski oblicza się pełną ilością punktów
5. Konkurencję wewnętrzną oblicza się w/g. II. miejsc odpowiedniej tabeli, przyczem bez względu na ilość startujących osad, liczy się tylko pierwsze miejsce
6. Punkty uzyskane w biegu o mistrzostwo Polski lub w konkurencji zagranicznej przez osady mieszane, oblicza się proporcjonalnie do ilości wioślarzy nie uwzględniając sternika

B. TABELA PREMJOWA.

Po zakończeniu sezonu wioślarskiego i ustaleniu wyniku końcowego tabeli zasadniczej P. Z. T. W., Kapitan Związkowy doliczy poszczególnym towarzystwom i klubom wioślarskim premję za ilość startujących w sezonie osad, w/g następującej tabeli:



Za startujące w barwach klubu [illegible]	Doliczyć punktów	Uwagi
1 osadę	0	1. Za zmianę wioślarza w osadzie odlicza się proporcjonalną ilość punktów.
2 osady	10	2. Punkty zalicza się bez względu na typ łodzi na jakiej startowała dana osoba.
[illegible] „	[illegible]	3. Ułamek, który wypadł z dzielenia zalicza się jako cały punkt.
[illegible] „	32	4. Ci sami wioślarze startujący w sezonie na innym typie łodzi nie mogą być liczeni, jako nowa osada.
5 osad	44	
6 „	56	
7	68	
Każdą następną	13	

Tak wyglądałby w nowej redakcji § 28. regulaminu regatowego. Naturalnie w związku stem należałoby skreślić z regulaminu §§ 29, 30, 33, 34, 35 i 36, które byłyby zbyteczne jako uregulowane już § 28.

Na marginesie tych rozważań chciałbym jeszcze zaznaczyć, że obecna tabela punktacyjna PZTW. (ogłoszona na końcu sezonu przez Kapitana Związkowego) nie daje wyraźnego obrazu pracy sportowej Towarzystw i Klubów zrzeszonych i gdyby proponowana przezemnie punktacja miała kiedykolwiek wejść w życie, trzebaby sposób układania tabeli końcowej sezonu zmienić. Taka zresztą zmiana przydałaby się już obecnie. A więc celem lepszej orjentacji dobrzeby było podawać poszczególne czynniki, które złożyły się w sumie na ostateczne wyniki klasyfikacji. Proponowałbym na przyszłość układanie ostatecznej klasyfikacji za sezon mniejwięcej w ten sposób:

Lokata	Nazwa towarzystwa	Miejscowość	PUNKTÓW [illegible]	Start	Premja	Razem	Uwagi
1	A. Z. S.	Kraków	592	89	32	713	[illegible]ch umieszczać [illegible] mistrzostwa [illegible] py i ważne [illegible] charaktery- [illegible] alność sport.
2	W. T. W.	Warszawa	520	96	56	672	
3	B. T. W.	Bydgoszcz	480	84	44	608	
4	K. K. W.	Bydgoszcz	435	71	68	574	
5	A. Z. S.	Poznań	441	65	21	527	
6	R. C. Frithjof	Bydgoszcz	354	80	68	502	
7		i t. d.					

Zdaję sobie sprawę, że proponowana zmiana daleką jest od ideału. Jednakowoż daje ona wyraz czynnikom, które dotąd mało, lub wcale nie były brane pod uwagę. Pozostaje mi jeszcze zaapelować do ogółu wioślarzy by zechcieli wypowiedzieć się w tej sprawie.

Juliusz Chodacki

kpt. dypl.

Z referatu turystycznego P. Z. T. W.

Z inicjatywy Związku Polaków z Zagranicy odbyła się konferencja w Państwowym Urzędzie WF i PW, celem współpracy tych Związków, które uprawiają turystykę ze Związkiem Polaków z Zagranicy w sensie przydzielania do projektowanych wycieczek przybyłych w tym czasie Polaków z Zagranicy. Wśród przybyłych przeprowadzona byłaby pewna selekcja pod względem intelektualnym i tak łączeni byliby następnie z odpowiednimi uczestnikami miejscowemi. Główny nacisk musiałby być położony na zbliżenie się i odpowiednie zżycie uczestników tak, aby nasi Rodacy z Zagranicy, opuszczając Polskę, wzmocnieni byli duchem narodowym i wywozili dobre wspomnienia.

W związku stem uważamy za bardzo wskazane, aby były już zgóry ustalone i podane do wiadomości terminy wspólnych wycieczek, projektowanych na 1936 rok przez Kluby i Sekcje oraz członków Klubów. Do wycieczek tych zbiorowych czy też indywidualnych mogłyby być dołączone pewne grupy po kilku wioślarzy Światowego Związku Polaków z Zagranicy, którzy latem przyjeżdżają do Polski dla celów turystycznych. Do których mianowicie wycieczek byliby ci uczestnicy dołączani — to może dopiero przyszłość pokazać.

Jest niewykluczone, że Światowy Związek Polaków z Zagranicy za naszą radą nabędzie pewien niezbędny tabor łodzi turystycznych i kajaków, któreby były dane klubom na przechowanie z prawem używania ich stem, że kluby brałyby udział w pewnych wycieczkach razem z Polakami z Zagranicy. Główną intencją tego ruchu turystycznego byłoby rozbudzenie i wzmocnienie uczuć patrjotycznych i przywiązania do kraju.

Terminarz wycieczkowy niewątpliwie okazałby się pożyteczny pod wieloma innymi względami: przyczyniłby się do propagandy turystycznej i ożywienia życia towarzyskiego wioślarzy podczas wspólnych klubowych i międzyklubowych wycieczek. Terminarz będzie zawierał zastrzeżenie, że niektóre z projektowanych wycieczek mogą z różnych powodów nie dojść do skutku.

W związku z powyższem prosimy usilnie o ustalenie terminów i szlaków projektowanych wycieczek oraz o zgłoszenie projektów do PZTW w terminie do dnia 1-go marca 1936 roku.

Mechanika jachtu aerodynamicznego

Zależności sił czynnych i reakcji

Jacht, otrzymuje energję ze środowiska zewnętrznego i przetwarza ją na energję napędową łodzi, dając jej względnie wolny wybór kierunku ruchu.

Jacht dobrze zrównoważony, żeglujący pewnym stałym kursem α przy równym wietrze i na spokojnej stojącej wodzie, posiada, jak wskazuje praktyka, ruch jednostajny i prostolinijny.

Działają na niego następujące siły:

1) Siła aerodynamiczna wiatru P, działająca na całą nadwodną część jachtu;

2) reakcja hydrodynamiczna na część podwodną kadłuba Q;

3) ciężar G;

4) ciśnienie hydrostatyczne (wyporność) V.

W wyniku działania tych sił łódź poruszać się będzie po pewnej linji t. zw. osi kursu. Od kursu jest odchylona o mały kąt δ (5^0 - 9^0) od osi podłużnej łodzi — jest to zjawisko zbaczania czyli t. zw. dryfowania.

Odnieśmy działanie sił wypadkowych do dowolnego układu osi współrzędnych XYZ związanego z osią kursu (z kierunkiem prędkości łodzi) rys. 1.

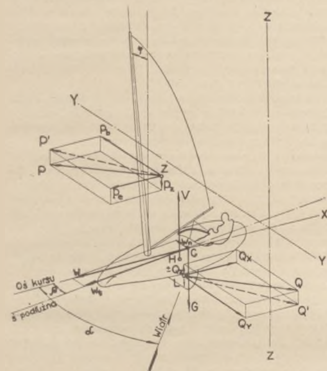
Siłę P, jako rezultat działania wiatru na żagiel, nadwodną część kadłuba, załogę i na olinowanie, wyobrażamy sobie jakoześrodkowaną i przyłożoną w zmieniającym się pewnym punkcie środka parcia Z. Rozkłada się ona na trzy składowe: jedną, siłę efektywną, napędową Pe; drugą boczną Pb i trzecią Pz pionową, skierowaną zawsze z góry na dół, dzięki pochyleniu łodzi o kąt φ.

Reakcja Q, przyłożona również w wędrującym punkcie środka oporu L., jest wynikiem ruchu części podwodnej kadłuba i składa się z elementarnych oporów wody, które zaczepiają się o miecz, spód, boki i ster podczas jazdy. Rozkłada się ona na siły hydrodynamiczne jedną — oporu czołowego Qx, drugą — oporu bocznego Qy, poziomą poprzeczną i przeciwnie skierowaną do siły Pb. i trzecią Qz, pionową skierowaną bądź w dół bądź do góry, zależnie od rozkładu ciśnień hydrodynamicznych.

Pionowo skierowany ciężar G przyłożony jest w środku ciężkości C, którego położenie w małych jachtach jest b. zmienne i zależy przedewszystkiem od rozmieszczenia załogi.

Ciśnienie hydrostatyczne (wyporność) V, przyłożone

jest w punkcie H, będącym środkiem ciężkości bryły wypartej wody, czyli t. zw. „żywego kadłuba". Punkt ten jest bardzo zmienny i wędrówka jego zależy od zagłębień i przechyłów łodzi, spowodowanych parciem wiatru na żagiel i zmianą obciążenia.



Rys. 1. Rozkład sił czynnych i reakcji działających na jacht wg. układu osi współrzędnych XYZ, związanych z kierunkiem kursu

Wiemy z mechaniki (prawo Newtona), że jacht będzie biegł ruchem jednostajnym i prostolinijnym tylko wtedy, gdy sumy algebraiczne rzutów sił i sumy momentów tych sił względem dowolnego układu trzech prostokątnych osi współrzędnych będą równe zeru.

A więc sumy algebraiczne sił względem osi współrzędnych XX, YY, ZZ (rys. 1) będą:

(1) $Pe - Qx = O$

(2) $Pb - Qy = O$

(3) $Pz \pm Qz + G - V = O$

Oraz sumy momentów (ΣM) tych sił będą:

(4) ΣM wzgl. osi XX dla sił: Pb, Pz, Qy, $\pm$ Qz, G, V = O

(5) ΣM „ „ YY „ „ Pe, Pz, Qx, $\pm$ Qz, G, V = O

(6) ΣM „ „ ZZ „ „ Pe, Pb, Qx Qy = O

Przedyskutujmy otrzymane równania.

Równanie (1) $Pe - Qx = O$ wskazuje, że w początkowej fazie rozruchu, siła Pe pokonuje opór bezwładności masy łodzi, nadając jej pewne przyspieszenie. Ruch przyspieszony trwa tylko do tego momentu, kiedy zjawiająca się razem z szybkością rosnąca siła oporu czołowego wody Qx przybierze wartość równą sile napędowej Pe. Odtąd jacht będzie posuwał się ruchem jednostajnym, a siła Pe idzie tylko na pokonanie powstającego oporu Qx.

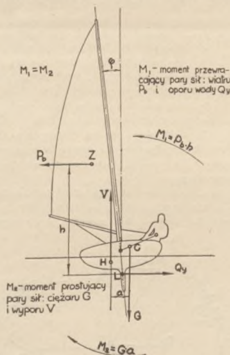
Zrozumiałem więc jest, że osiągnięcie dużej szybkości łodzi zależeć będzie głównie od dużej wartości siły napędowej Pe a następnie od opływowych, rasowych kształtów części podwodnej kadłuba zapewniających minimum oporu czołowego.

Tak samo równość (2) $Pb - Qy = O$, wskazuje, że w każdej chwili ruchu łodzi sile aerodynamicznej bocznej Pb musi być równa siła oporu bocznego wody Qy. Tak też się dzieje dzięki ustawieniu się części podwodnej kadłuba (jej płaszczyzny diametralnej) pod odpowiednim kątem β do płynących z względną prędkością w strug wody. Opływ ich dokoła części podwodnej wytwarza siłę Q, której wielkość i kierunek działania dla danego kształtu, danej powierzchni bocznej i gęstości wody, zależy w przybliżeniu od kwadratu szybkości i od wielkości kąta β (kąta ustawienia się części podwodnej). Po rozruchu jacht biegnący z jednostajną prędkością w ustawi się zawsze pod takim kątem β, przy którym, wielkości sił składowych: Qy oraz Qx są równe siłom Pb i Pe*).

Poza zależnością kąta dryfu od szybkości jazdy, dla jachtów mieczowych wchodzi w grę jeszcze zmienność powierzchni bocznej. Operując zagłębianiem miecza możemy przy zmianach szybkości utrzymać minimalną wartość dryfu.

Zjawisko dryfu możemy wytłumaczyć jeszcze jako wynik dwuch szybkości: szybkości wzdłuż osi kadłuba w_l oraz szybkości poprzecznej w_b. Ze względu na wielkości powierzchni bocznej i czołowej kadłuba, łódź posiada większy opór boczny niż czołowy przeto szybkość w_b jest bardzo mała w porównaniu z w_l. Stosunek szybkości $\frac{w_l}{w_b}$ albo poprostu wielkość kąta zbaczania β charakteryzuje nam doskonałość hydrodynamiczną części podwodnej.

Z równania (3), trzeba wnioskować, że w biegu wyporność jachtu nie jest taka sama jak w spoczynku. Do niezmiennego ciężaru jachtu G dodaje się przeciążenie Pz oraz pewne przeciążenie lub odciążenie siłą $\pm$ Qz, które jako bardzo małe można zaniedbać — uproszczenie to jest zwłaszcza możliwe przy słabym równym wietrze.



Rys. 2. Działanie stateczności poprzecznej: momentowi M_1 przeciwstawia się moment M_2

Wobec tego zastąpimy równanie (3) przez:

(7) $G - V = O$

Zaniedbując siły Pz i $\pm$Qz w pozostałych równaniach widzimy, że siły równe, równoległe między sobą i działające w kierunkach przeciwnych dają pary sił. I uproszczone równania (4) i (5) będą wyglądały:

*) Zależności kąta dryfu od szybkości podczas rozruchu jachtu znajdziemy omówione w artykule O. Jabłońskiego: Kaprysy Jachtów zam. w Nr. 3/1934 „Szkwału".

(8) Moment wzgl. osi XX pary Pb, Qy = Mom. wzgl. XX pary G, V

(9) Moment wzgl. osi YY pary Pe, Qx = Mom. wzgl. YY pary G, V

Jacht więc pod działaniem wiatru i oporu wody pochyla się w kierunku poprzecznym i podłużnym. Te dwa przechyły charakteryzują stateczność poprzeczną i podłużną. Zależą one z jednej strony od siły wiatru wywieranej na żagle, a z drugiej, od ciężaru i kształtu części dolnej kadłuba, określającego nam pewną granicę przechyłów, szczególnie przechyłu poprzecznego. Każda więc łódź posiada pewne maximalne pochylenie φ przy którem można jeszcze bezpiecznie żeglować dzięki istnieniu jeszcze zapasu momentu prostującego pary sił G i V (rys. 2). Jednakże należy pamiętać, że maximum szybkości łodzi czyli t. zw. szybkość graniczną osiągamy zawsze tylko przy jaknajmniejszem pochyleniu φ i przy maximalnej sile napędowej istniejącej tylko przy pewnym właściwym kursie.

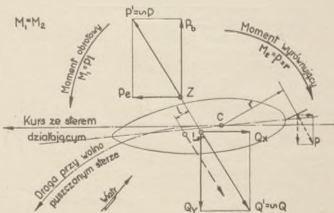
Ponieważ wielkości sił składowych Pb i Pe są z sobą związane — pozostają one do pewnego stopnia z sobą w proporcji przy każdem ich zwiększeniu, bądź przez bardziej silny wiatr, bądź przez powiększenie powierzchni żagli. W następstwie tego, jeśli kadłub i przemieszczenia załogi pozwolą na osiągnięcie dużych wartości pary prostującej sił G i V wówczas zwiększyć się może również siła Pb, aż dotąd, dopóki łódź wytrzyma ją bez przejścia do przechylu niepokojącego (max. φ). Jednocześnie dzięki temu wzrośnie siła napędowa Pe — zwiększy się szybkość jazdy. Dopuszczalna więc wartość siły napędowej (dop. szybkość łodzi) uzależniona jest od stateczności poprzecznej łodzi.

Równanie (9) wskazuje na przechyły podłużne występujące wyraźnie przy kursach wiatrami tylnemi. Działanie pary sił Pe i Qx powoduje zatapianie przodu kadłuba, wytworzenie dużej fali przedniej i wystąpienie dużej reakcji wody, która ostatecznie zmniejsza szybkość jazdy.

Równość (6) mówi nam o ruchu łodzi względem osi ZZ, a więc o stateczności kierunkowej. Jak widzimy na rys. 3 działanie momentów par sił składowych Qx i Pe oraz Qy i Pb sprowadza się do działania uproszczonych sił wypadkowych P^1 ($=\backsim P$) i Q^1 ($=\backsim Q$) a więc równanie przybierze formę:

(10) ΣMom. względem osi ZZ z sił P^1 i Q^1 = O

czyli P — Q i w rzucie poziomym wektory leżą na przedłużeniu w jednej linji — łódź porusza się wówczas prostolinijnie.



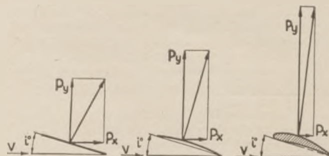
Rys. 3. Stateczność kierunkowa. Działanie steru.

Jednakże siły te mogą tworzyć parę o ile zaistnieje mała przerwa l pomiędzy zaczepieniem obu wektorów. Ta para sił wytwarza moment obrotowy i ruch jachtu dookoła osi pionowej, który w połączeniu z ruchem postępowym powoduje jazdę po pewnej krzywej. Zależnie od wzajemnego zaczepienia sił P i Q powstaje zawietrzność lub nawietrzność jachtu, którą, o ile jest małą, normalnie wyrównujemy wychyleniem steru, dla zachowania ruchu prostolinijnego (rys. 3). Przy projektowaniu łodzi pamiętać jednak należy, że każde wychylenie steru działa hamująco.

Po ogólnem poznaniu działania jachtu zwróćmy uwagę na pomijaną zazwyczaj stronę aerodynamiczną zagadnienia i rozpatrzmy rzeczywiste korzyści jakie możemy osiągnąć dzięki jej stosowaniu.

Omówmy więc poglądowo zasady aerodynamiki. Jeżeli wyodrębniony żagiel ustawimy pod pewnym kątem i° względem kierunku wiatru, to strugi powietrza, opływając go, wytworzą po stronie wewnętrznej zgęszczenie powietrza, parcie, a po stronie zewnętrznej, wypukłej podciśnienie, ssanie. Obydwa ciśnienia, sumując się, dają siłę wypadkową aerodynamiczną P na żaglu. Siłę tę możemy rozłożyć na dwie składowe, związane z kierunkiem prędkości wiatru: na siłę oporu Px i parcia Py. Stosunek sił: Py/Px = d i nazywa się doskonałością żagla, która dla danego żagla zmienia się z wartością kąta natarcia i°. Istnienie dużej składowej Py w stosunku do Px, na żaglu, ma ważne znaczenie dla jachtu, gdyż, jak dalej zobaczymy, jest to jednoznaczne z osiąganiem większych szybkości jazdy i większej ostrości kursu na wiatr..

Jeżeli ustawimy jednakowo względem strumienia powietrza trzy żagle o tych samych powierzchniach, ale o różnych profilach przekrojów, to okazuje się jak to widzimy na rys. 4., że osiągnięte wyniki z profilu płaskiego, wklęsłego i grubego są bardzo różne. Szczególnie ostatni profil w porównaniu z pierwszym daje b. znaczny wzrost siły parcia Py przy jednoczesnem, znacznem zmniejszeniu oporu Px. Dla profilu grubego lotniczego stosunek Py/Px= d jest największy (wynosi 15 — 25) dzięki dobremu opływowi strug powietrza.



Rys. 4. Siły aerodynamiczne powstające w tych samych warunkach zewnętrznych na trzech żaglach o jednakowych powierzchniach, lecz o różnych profilach przekrojów.

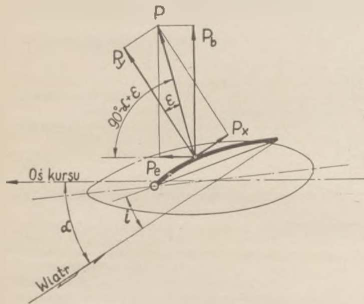
Jeżeli teraz zestawimy sobie całą część nadwodną jachtu, okaże się, że do siły oporu żagla dodaje się jeszcze bardzo znaczny opór szkodliwy kadłuba, załogi, linek i urządzeń pomocniczych pogarszając bardzo znacznie jej doskonałość aerodynamiczną. Całkowitą aerodynamiczną siłę P, jako wypadkową z sił Px i Py, działających na całą część nadwodną jachtu, rozkłada się na poprzednio omówioną siłę napędową Pe i boczną Pb

Omówmy dwa charakterystyczne kursy: kurs na wiatr i kurs z wiatrem bocznym. Niech więc kąt kursu między drogą łodzi a kierunkiem wiatru będzie ostrym. Azeby teraz łódź poruszała się naprzód, należy tak ustawić żagiel, aby rzut siły P dawał składową napędową Pe ku przodowi (rys. 5):

$$Pe = P. \cos (90^0 - \alpha + \varepsilon), \text{ czyli}$$

$$(11) \quad Pe = P. \sin (\alpha - \varepsilon).$$

Aby więc siła napędowa Pe była dodatnią, trzeba aby kąt ($\alpha - \varepsilon$) był dodatni t. j. $\alpha > \varepsilon$, to znaczy im ε będzie mniejsze, tem kąt α bardziej ostry. Ponieważ doskonałość całej części nadwodnej można określić przez wielkość kąta ε $d = Py/Px = \frac{1}{Px/Py} = \frac{1}{tg\,\varepsilon}$; widzimy więc, że ta łódź będzie ostrzej żeglowała na wiatr, której doskonałość aerodynamiczna d jest większa; przytem ustawienie żagla względem wiatru winno być pod takim kątem i°, przy którym stosunek $d = \frac{Py}{Px} = max$. Innemi słowy ten jacht będzie szedł ostrzej do wiatru, który będzie posiadał mniejsze opory Px a większą siłę parcia Px.



Rys. 5. Kurs na wiatr

Dlatego też użycie foka w jeździe kursem ostrym będzie nieprawidłowe, gdyż fok nie powiększa i tak bardzo małej siły napędowej, a pogarsza tylko opływ strug powietrza, zwiększa opór czołowy, pogarsza doskonałość.

Jeżeli chodzi [illegible] prawidłowe użycie foka, to porównamy go z użyciem slot Handley Page'a na płatowcu. Otwierają się one przy dużych kątach natarcia, podczas lądowania, wówczas zwiększenie oporu zmniejsza szybkość, ale jednocześnie dzięki wyrównaniu strug powietrza przez działanie slot na skrzydle powstaje duża siła nośna. Podobnie działanie szpary między grotem a prawidłowo umieszczoną fok — slotą (rys. 6), polega na wyrównaniu opływu strug powietrza po stronie zewnętrznej żagla, przy dużych kątach natarcia (przy których normalnie bez foka powstałyby oderwania i wiry) a tem samem i otrzymaniu dużych sił parcia Px przy stosunkowo mniejszym oporze Px.

Takie działanie ma miejsce tylko przy jeździe wiatrami bocznemi. Wówczas zwiększona siła parcia Px rzucona na oś kursu zwiększa znacznie składową napędową Pe, a więc zwiększa szybkość. Jest więc wówczas rzeczą mało ważną, że przez działanie fok — sloty pogorszy się doskonałość czyli wzrośnie kąt ε .

Formułka (11) $Pe = P. \sin (\alpha - \varepsilon)$ przewiduje zresztą ten fenomen, ponieważ przy wiatrach bocznych minimum kąta ε niema już takiego znaczenia gdyż jego wartość w sinusie nie daje dużych korzyści skoro tylko α przekroczy 50 — 60°.

*

Streszczając [illegible] ważania, możemy powiedzieć, że:

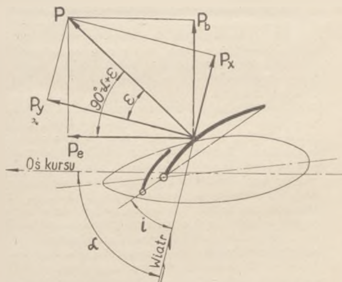
Jacht będzie posiadał tem większą szybkość, im większa jest siła napędowa, a mniejszy opór czołowy hydrodynamiczny oraz, im większa będzie stateczność poprzeczna łodzi (oczywiście tylko do pewnej jej granicy będącej kompromisem z wielkością oporu wody).

Jacht tem ostrzej będzie chodził do wiatru, im większą będzie miał doskonałość hydrodynamiczną części podwodnej kadłuba; oraz im większą będzie doskonałość aerodynamiczna d części nadwodnej jachtu.

Łódź będzie posiadać tem większą stateczność poprzeczną (zdolność powracania do stanu równowagi) im przy większym przechyle będzie mieć jeszcze zapas energji pro-stującej moment przechylający parcia wiatru. Stateczność poprzeczna i podłużna zależą od kształtów kadłuba, oraz wielkości i rozmieszczenia ciężaru. Stateczność kierunkowa zależy od wzajemnego rozmieszczenia powierzchni żagli, miecza i steru na kadłubie.

Z tego wynika, że najbardziej istotnemi do omówienia i wyodrębnienia siłami, które dotychczas nie zostały jeszcze dokładnie przedyskutowane są siły aero i hydro-dy-[illegible] osiągnięcie najkorzystniejszych wielkości wszystkich wiążących się z sobą sił, leży w opracowaniu odpowiednich kształtów tak części podwodnej (kadłuba, miecza, steru), jak i części nadwodnej jachtu. Opraco-[illegible] części nadwodnej jachtu sprowadza się do oprofilowania kadłuba dla otrzymania minimum oporów szkodliwych oraz wykonania żagla jak najkorzystniej pod względem aerodynamicznym.

Takie żagle aerodynamiczne doskonałe, a więc grube są już budowane, a osiągane przez nie wyniki potwierdzają



Rys. 6. Kurs wiatrem bocznym. Działanie fok-sloty

niezaprzeczalne ich korzyści i wskazują na nowe możliwości. Pomijając nawet grube żagle, jacht ze zwyczajnym żaglem, udoskonalony do maximum wg. zasad aero- i hydro-dynamiki, będzie osiągał zawsze najlepsze wyniki w regatach i będzie najbardziej sportową łodzią, szybką, bardzo czułą i efektowną w manewrowaniu.

Józef Gałązka



Moment z wyścigu starożytnych żaglowców, które odbywają się corocznie na Tamizie

„Star" i „Olimpijka"

Czasopismo „Die Yacht" podaje z okazji zakończenia sezonu żeglarskiego resumé i ocenę tegorocznego treningu przedolimpijskiego. Sądząc, że ciekawe te wywody powinny zainteresować naszych kandydatów na „olimpijczyków", podajemy streszczenie tej części artykułu, która dotyczy interesujących nas przedewszystkiem dwóch klas tj. „Star" i olimpijka.

Co się tyczy klasy „Star" sprawozdanie jest bardzo pesymistyczne. Po omówieniu wyników treningu klas „8—m—R" i „6—m—R", autor pisze: „A teraz nasza bolączka, klasa „Star'ów": ogromny ruch budowlany, dobre wyniki, ale brak jeszcze czołowych zawodników, którzy mogliby podjąć walkę z zagranicą. Potwierdza się to, o czem prawdziwi znawcy zawsze mówili i pisali, że żeglowania na „Gwiazdach" nie można nauczyć się w przeciągu jednego roku. Doskonali sternicy, którzy nareszcie, choć niestety nie we wszystkich rewirach, zdecydowali się wsiąść na „Gwiazdy", musieli się przekonać, że *jeden* człowiek, — Pimm von Hitschler — przewyższa ich poprostu o całą klasę. Pimm nie może stawać dla Niemiec, jest on jednak naszym sprawdzianem. Stawał on i tym razem do walki, gdzie tylko mógł. Za to jesteśmy mu wdzięczni. Czy uzyskamy jeszcze do przyszłego roku obsady, które będą mogły dorównać Hitschlerowi, czy też jest już zapóźno? Pimm, jako jeden z najlepszych żeglarzy, jakich wogóle posiadamy, potrzebował 4 lat, żeby dojść do dzisiejszej formy. Jest on naszym sprawdzianem na terenie międzynarodowym. Prowadzenie „Star'a" jest rzeczą najbardziej wyrafinowaną, jaką sobie wogóle można pomyśleć.

Żeby się tego nauczyć, potrzeba czasu i regat.

„Co się w przyszłym roku jeszcze da zrobić, to będzie zrobione, musi zabrzmieć ostatnie wezwanie. Wieczni gderacze i mądrale przyjdą chyba w międzyczasie do przekonania, czego narobili. Od lat krwawi sobie palce małe grono żeglarzy na „Star'ach" nawoływaniem na piśmie do stworzenia w tej klasie olimpijskiej pierwszorzędnej ekipy. Osiągnięto przynajmniej fantastyczną ilość nowych jednostek. Spodziewajmy się, że nie przyjdą one zapóźno".

Co się tyczy olimpijek, to buduje się ich niezliczona ilość. Wyniki treningu są dobre i istnieje szereg czołowych sterników. W regatach tegorocznych brało udział 36 olimpijek z Hamburga, Kilonji, Schwerinu, a podczas Tygodnia Kilońskiego, także i z Berlina.

„Nauke", Hansohm, Kilonja . . . . [illegible]
„Min Jung", Krogmann, Hamburg . [illegible]
„Min Schepken", Dobler, Hamburg . [illegible]
„Tanuki", Blankenburg, Kilonja [illegible]
„Jan Brass", Melle, Hamburg . . . . [illegible]
(choć nie brał udziału w 4-ch regatach)
„Ebby", Engel, Kilonja . . . . . . [illegible]
„Asta", K. S. V., Kilonja . . . . . [illegible]

Następuje 10 łodzi, które osiągnęły od 790 do [illegible] punktów i dalszych 16 z mniejszą punktacją.

Autor stwierdza, że na olimpijce, przy silnym wietrze, waga zawodnika odgrywa dużą rolę, zaznacza jednak, iż znakomite wyniki, jakie osiągnął Melle, zarówno na olimpijce, jak i na 12 m² „Scharpie", nietylko temu przypisać należy, lecz przedewszystkiem jego umiejętnemu prowadzeniu. Warunki na zatoce kilońskiej są bardzo ciężkie, szczególnie odkąd kurs został przełożony na redę pod Holtenau. Żeglowanie w tych warunkach niema nic wspólnego z żeglowaniem na rewirach śródlądowych. Tu trzeba już obycia z morzem. Najważniejszym warunkiem jest, poprowadzić łódź na całym przebiegu bez awarji, jakie by nie były okoliczności. Zrobić raz „zwrot przez kil", znaczy stracić tyle punktów, że, według wszelkiego prawdopodobieństwa, nie da się ich już odzyskać. Według statystyki meteorologicznej, szybkość wiatrów w miesiącu sierpniu, jest w Kilonji przeciętnie wyższa niż w czerwcu, t. zn. podczas Tygodnia Kilońskiego. Naodwrót jak w czerwcu, obserwowano w tym roku w sierpniu, właśnie w godzinach rannych silne wiatry, a więc w czasie, w którym odbywać się będą rozgrywki olimpijskie.

Czesław Petelenz.

Z wycieczki na Niemen

„Niemnie — domowa rzeko"
Adam Mickiewicz

Powojenne traktaty zniosły kordony graniczne, dzielące „królowę polskich rzek" — Wisłę, ustawiły je natomiast kilkakrotnie wpoprzek, lub wzdłuż Niemna. Rzeka ta, mająca swe źródła i całe prawie dorzecze w granicach dawnej Rzeczypospolitej, przepływa obecnie przez terytorja albo pograniczem aż czterech państw, a mianowicie: Rosji, Polski, Litwy i Niemiec.

Źródła jej znajdujące się na wysokości 177 metrów nad poziomem morza, wraz z nieznacznym odcinkiem górnego biegu leżą w Sowieckim Związku — przeważna część biegu i dopływów w Polsce, a pozostały szlak bądź należy do Litwy, bądź też stanowi granicę między Litwą a Polską, jak również między Litwą a Prusami Wschodniemi.

Niemen, zwany przez starożytnych Chronus, przez Litwinów — Nemunas, a przez Niemców — Memel, wypływa na granicy dawnych województw: Mińskiego i Nowogródzkiego w pobliżu Kojdanowa. Wypływa z błotnistych lasów powiatu Ihumeńskiego, na wschód od Nieświeża, a na północ od Słucka.

Pod miasteczkiem Pasieczną Niemen przyjmuje dwa znaczne dopływy: z lewego brzegu Łoszę i z prawego Uszę, które przewyższają go zarówno długością jak i bogactwem wód, stanowiąc przy zlaniu się zaczątek rzeki spławnej dla tratew. Dlatego też należałoby właściwie uważać Uszę za początek Niemna. Między Pasieczną a miasteczkiem Mohilnem wpada trzeci dopływ — rzeczka Tweja.

Upłynąwszy około 40-tu kilometrów w kierunku północno - zachodnim, przecina Niemen w pobliżu wsi Łuniny granicę Polski, poczem mija miasteczka: Mikołajewszczyzna, Nowy Świerżeń oraz Stołpce, od których staje się żeglowny.

Łukiem, wygiętym ku północy, długości około 250-ciu kilometrów, płynie kręto przeważnie wśród lasów, w kierunku zachodnim aż do Mostów. Mija po drodze z górą 30 wiosek białoruskich, kilka małych miasteczek, a rzadziej okazalszych wsi, jak Jeremicze, Lubcza, Delatycze, Mikołajów, Bielica, Orla, oraz przyjmuje cały szereg mniejszych, lub większych dopływów. Do ważniejszych należą: z prawego brzegu Usza, Jaczonka, Suła, Berezyna Niemnowa, Gawja, Dzitwa i Lebioda, a z lewego Łosza, Serwecz, Mołczadź, wreszcie najobfitszy dopływ Szczara, od ujścia której Niemen staje się już wielką rzeką.

Woda podmywa na tym odcinku lesiste brzegi, wdziera się w korzenie sosen i dębów, które pochylają się stopniowo ku rzece, aż wreszcie zmożone i bezsilne walą się w łożysko. Nurt Niemna w górnym biegu ukrywa wiele zwalonych pni dębowych, sięgając jednocześnie po wciąż nowe ofiary lasu. Dolina rzeki jest tam niegłęboka, błotnista lub piaszczysta o brzegach mało wzniesionych.

Od Mostów do Ujścia rzeczki Igorki, czyli do granicy litewskiej, na dystansie około 150-cio kilometrowym, płynie Niemen w kierunku bardziej północnym, zataczając łuk, łagodnie wygięty ku południo-zachodowi. Płynie teraz korytem zwężonem, wśród wysokich, malowniczych brzegów, zwiększając przytem znacznie swój pęd. Na tym odcinku leżą nad Niemnem dość licznie rozsiane wsie zamieszkałe już przeważnie przez ludność polską. Wpadają tam dopływy: prawobrzeżna Kotra, z lewobrzeżnych zaś. Zelwianka, Roś, Swisłocz, Łosośna i Czarna Hańcza.

Między Szczarą a Kotrą płynie Niemen dalej okolicą piaszczystą, częściowo w niskich, a częściowo w nieco wyższych, żwirowych, lub gliniastych brzegach.

Dopiero poniżej ujścia Kotry uroda Niemna występuje w całej pełni. Pokryte zielenią, wysokie, strome brzegi pociągają wzrok swą malowniczością. Rzeka płynie tutaj w dolinie wąskiej, a głębokiej, przybierającej częstokroć charakter jaru, co przy krętym biegu i dobrze zalesionych zboczach nadaje krajobrazowi przepiękny, zgoła podgórski wygląd. Dno prawie wszędzie jest kamieniste, pełne głazów, a głębokość wody sięga miejscami 15-tu stóp.

Tutaj, na wyniosłym, prawym brzegu wznosi się największe nad polskim Niemnem miasto — Grodno. Położone na linji zetknięcia się trzech bratnich ludów: Polaków, Litwinów i Białorusinów, a w sąsiedztwie państwa Krzyżacko-Pruskiego, było ważnym posterunkiem i twierdzą. W zamku Grodzieńskim umarł w roku 1586 król Stefan Batory, tu w roku 1796 ostatni król Polski Stanisław August podpisał zrzeczenie się tronu. W Grodnie obradowały kilkakrotnie sejmy polskie, a ostatni, smutnej pamięci sejm grodzieński zatwierdził drugi rozbiór Polski. Miasto pamiętne jest także działalnością przemysłową Antoniego Tyzenhauza, który założył kilka fabryk, oraz pobytem i zgonem w roku 1910 Elizy Orzeszkowej.

O sześć kilometrów poniżej wylotu kanału Augustowskiego, środkiem rozszerzonego nieco łożyska Niemnowego poczyna hiec granica polsko-litewska. Prawa połowa rzeki na odcinku 54-ro kilometrowym należy do Polski, a lewa do Litwy. Na polskiej stronie rzeki wyróżnia się pięknem krajobrazu znana miejscowość kuracyjna Druskieniki, położona przy ujściu rzeczki Rotniczanki. Wstęga wód Niemna wije się tutaj w obszernych zakolach, ujęta wysokiemi, pełnemi uroku brzegami.

Od ujścia następnego prawobrzeżnego dopływu — Mereczanki, aż do osady Smolniki pod granicą pruską, czyli na przestrzeni z górą 300 kilometrów, oba brzegi Niemna należą do Litwy. Wznoszą się nad niemi następujące miasteczka: Merecz — ulubione miejsce pobytu króla Władysława IV, który też w niem umarł w roku 1648; Olita, pod którą przebiegała przez Niemen linja kolejowa, łącząca Suwałki z Oranami; Balwierzyszki, Preny, położone w ślicznej dolinie nadniemeńskiej; Rumszyszki, wreszcie przy ujściu głównego dopływu — Wilji, najznaczniejsze nad Niemnem miasto, a zarazem stolica Litwy — Kowno. Istniał tu dawniej zamek obronny, który w XIV wieku zniszczyli Krzyżacy. Za Jagiellonów miasto się rozwinęło



Nad Niemnem w gromadce dzieci białoruskich



Nad Niemnem. W gronie rodziny białoruskiej

i nabrało znaczenia handlowego. Obecnie liczy blisko 100 tysięcy mieszkańców, przeważnie Polaków i Żydów, posiada 7 kościołów, ruiny zamku, ratusz z XVIII wieku, 2 mosty na Niemnie i Uniwersytet. W okolicy jest piękna dolina Kowieńska.

Charakterystyczną cechą odcinka między Mereczem a Kownem są dość częste i silne prądowiny, wywołane wskutek nagromadzonych w łożysku, granitowych złóż glacjalnych i tak zwanych „odyńców", czyli pojedyńczych głazów. Zdarzają się też niewielkie ławice piasku. Niemen, który tutaj ma brzegi kamieniste, miejscami zarosłe łozą, płynąc doliną, głęboko wciętą, tworzy kilka olbrzymich zakrętów, jak naprzykład pomiędzy Niemoninem a Birsztanami, gdzie długość łożyska mierzy 48 kilometrów, a odległość między górnym a dolnym krańcem tej wielkiej serpentyny tylko 4 i pół kilometra.

Poniżej Kowna, widzimy nad Niemnem, który zmienia tam kierunek z północnego na zachodni, miejscowości: Wilki, Średniki i Jurborg. Oprócz Wilji, wpadają do Niemna na terytorjum Litwy następujące rzeki: z prawego brzegu: Niewiaża, Dubissa, Jura i Minja, a z lewego: Biała Hańcza, Szeszupa, jak również kilkanaście pomniejszych dopływów.

Pomimo znacznego zasiłku, jaki rzeka otrzymuje głębokość jej nie wzrasta, gdyż brzegi stają się piaszczyste, a łożysko szersze, o słabych już zakolach. Niemen na tym odcinku zmienia co wiosna swe koryto, dzieląc się na ramiona obejmujące liczne wyspy i mielizny.

Odcinek dolnego biegu, między Schmalenkingken a ujściem, stanowi granicę między Litwą a Prusami Wschodniemi. Po stronie pruskiej leżą, w niewielkiej od siebie odległości, dwa miasta: Ragneta i Tylża, pod którą zbudowano wspaniały most kolejowy, 1.350 metrów długi. Niemen odznacza się tu znów brzegami pięknemi, na których wznoszą się góry: Rombinus, Zamkowa i inne.

Poniżej Tylży rozpoczyna się delta Niemna. Ubiegłszy 9.10 kilometrów, wpada do zatoki Kurońskiej ośmioma ramionami, z których najważniejszemi są: Russ i Gilga. Między rozgałęzieniami delty znajdują się urodzajne łąki i pastwiska, zamieniane przez wiosenne wylewy w wielkie jeziora. Niemen w Prusach jest uregulowany mocnemi tamami i wysokiemi groblami, posiada przytem kilka połączeń kanałowych, między innemi z Pregołą.

Dorzecze Niemna obejmuje 90.548 kilometrów kwadratowych, z czego w granicach Polski: 57.167. Okres zlodzenia trwa od końca listopada do początku kwietnia, czyli 138 dni. Według szczegółowego obliczenia z roku 1877-go rzeka była pokryta lodem w Stołpcach 112, w Grodnie 74, i w Kownie 68 dni. W miastach tych znajdowały się stacje obserwacyjne I klasy, z których Witold Wróblewski zebrał wykazy stanu wody i ogłosił drukiem w Przeglądzie Fizjograficznym. Prócz tego ustawionych było 12 stacji obserwacyjnych klasy II w miejscowościach pomniejszych na całym szlaku rzeki w zaborze rosyjskim.

Niemen jest połączony z Wisłą, zapomocą Czarnej Hańczy, kanału Augustowskiego, Netty, Biebrzy i Narwi, jak również z Dnieprem zapomocą Szczary, kanału Ogińskiego, Piny i Prypeci.

Żegluga na Niemnie borykała się z trudnościami w postaci żwirowo - gliniastych mielizn, czyli „Rap", zwałów kamieni, nazywanych „sałami", oraz raptownych a skomplikowanych zakrętów, wskutek których droga wodna jest nadmiernie wydłużona. Już za czasów króla Zygmunta Augusta Mikołaj Tarło, chorąży przemyski oczyszczał swoim kosztem rzekę z kamieni.

Pierwsza przystań na Niemnie — Stołpce była zarazem najważniejszą, gdyż od niej odbijało dawniej najwięcej statków z zytem, lnem i konopiami. Statki te, różnego typu, jak barki, galary, bajdaki, strugi i wiciny, wyruszały zazwyczaj wczesną wiosną, zaraz po ruszeniu lodów, na wezbranych wodach, zwanych „ruskiemi". Obecnie, wskutek rozwoju kolei żelaznych, żegluga na Niemnie prawie ustała, odbywa się natomiast ożywiony spław drzewa, powiązanego w całe partje tratew.

Pomiędzy Kownem a granicą pruską, jak również między Grodnem a Druskienikami kursowały dawniej parostatki, obecnie spotyka się je między Grodnem a Mostami. Cały Niemen żeglowny, od Stołpców do granicy pruskiej został zbadany i szczegółowo opisany przez inżyniera Lisowskiego, który też opracował projekt regulacji, dotychczas niewykonany.

Rybołówstwo na Niemnie jest dość rozwinięte. Uprawiają je mieszkańcy wiosek nadbrzeżnych, którzy na połów wypływają w oryginalnych, małych „pirogach", wystruganych z pni, a w połowie swej długości krytych płaskim daszkiem. W drugiej połowie siedzi rybak i ugania się z sieciami po rzece, używając zamiast wioseł, długich cienkich patyczków, któremi odpycha się od dna. Poławiają się w Niemnie szczupaki, jazie, okunie, sielawy, sumy, a nawet jesiotry i łososie.

Podług podania, nazwa Niemna ma pochodzić jakoby od wychodźcy włoskiego Nemona, który pierwszy puścił się od ujścia w górę rzeki dla jej zbadania.

Za czasów pogańskich, Niemen był czczony jako bóstwo. Oddawano rzece cześć w specjalnie wzniesionej świątyni nad brzegiem pod wsią Niemonajcie, między Mereczem a Olitą.

Wł. Grzelak.

Z Yacht Klubu Polski

Komunikat.

Yacht Klub Polski niniejszem zawiadamia, że dnia 15-go grudnia r. b. odbędzie się o godz. 10-ej w lokalu zimowym Yacht Klubu Polski przy ul. Stare Miasto 24 w Warszawie zwyczajny Zjazd Delegatów z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Wybór Prezydjum Zjazdu.
3. Odczytanie protokułu IV Zjazdu Delegatów.
4. Sprawozdanie Zarządu Głównego za rok 1934.
5. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej Głównej.
6. Preliminarz Yacht Klubu Polski na rok 1935.
7. Wybory Władz Yacht Klubu Polski:
   a) Członków Zarządu Głównego,
   b) Komisji Rewizyjnej Głównej,
   c) Sądu Honorowego.
8. Wnioski zgłoszone w myśl Statutu Y. K. P. 27 p. 7.

Zarząd Główny Y. K. P.

Z sekcji turystycznej klubu wioślarskiego „Wisła" w Warszawie

[illegible]

Kiefer ustanawia dwa nowe rekordy świata

Amerykańscy pływacy startowali 21 b. m. w Kopenhadze. Mistrz świata Kiefer pozostał wierny swej tradycji i ustanowił nowy fenomenalny rekord światowy na dystansie 400 m. stylem grzbietowym, poprawiając dotychczasowy swój rekord uzyskany 2 listopada b. r. w Budapeszcie w czasie 5:22.6 na 5:17.8. W ramach tej samej imprezy Brydenthal na dystansie 100 m. stylem klasycznym pokonał w czasie 1:15.5 Malmstroma (Kopenhaga), a na dystansie 200 m. w czasie 2:51.2 Jendena (Kopenhaga).

Uprzednio 23 b. m. Kiefer ustanowił rekord świata na dystansie 150 m. nawznak w czasie 1:33,9 dotychczasowy rekord wynosił 1:36.8.

Zawody pływackie „Cracovii"

[illegible] rewanżowym meczem Lwów-Kraków odbyły się [illegible] 17 b. m. w krytym basenie YMCA zawody eliminacyjne, które miały przebieg następujący:

100 m. dow. panów: 1) Paszkot (Cr) 1:10.1, 2) Treszczyński (YMCA) 1:14, 3) Zguda (YMCA) 1:15.6.

200 m. dow. panów I klasa: 1) Koot (Cr) 2,44,4, [illegible] Rachniowski (YMCA) 2:53.5, 3) Megliez (Cr) 2:59,1.

100 m. klas. panów I klasa: 1) Bogdani (YMCA) 1.29,2, 2) Lichota (Y) 1:30

100 m. nawznak I klasa panów: 1) Włodek (YMCA) 1.21, 2) Szelest (Cr) 1:26, 3) Tomasik (Y) 1:32,1.

200 m. nawznak I klasa panów: 1) Włodek (Y) 3:04 (rekord okręgowy), 2) Rachniowski (Y).

[illegible] nawznak pań: 1) Rouppertówna [illegible] 2) Trukówna (Y) 55.

100 m. klas. pań I klasa: [illegible] Nemeczke [illegible] 1:48,5, 2 Lasoniówna (Y) 1:54,6.

100 m. dow. pań II klasa: 1) Więcławówna (Y) 2:07,4.

Sztafeta 3×50 m. stylem zmiennym pań: 1) Cracovia: Rouppertówna, Nemeczke, Lubieńska 2:25,8, 2) YMCA 2:43,2.

100 m. klas. panów II klasa. 1) Link (Y) 1:37.5, 2) Kaszkin (Cr) 1:38,8, 3) Podgórski (Y) 1:39.

50-m dow. panów II klasy: 1) Kalita (Y) 33,6, 2) Krakowiak (Cr) 36:5, 3) Huk (Y) 37:4.

[illegible] *młodzików:* [illegible] Barbaszewski (Y) 31:8, 2) Pietruczak (C) 36:2, 3) Komarski (Cr) 40:1.

Sztafeta 3×50 m. styl. zmien. panów I klas.: 1) Cracovia: Szelest, Kol, Paszkot 1:50,2, 2) YMCA I. 1:51,2, 3) YMCA II. 2,04,5.

Sztafeta 3×50 m. styl dow. młodzików. 1) YMCA 1:50,8 2) Cracovia 1:54,8, 3) YMCA 2:1,56.

Sztafeta 3×50 m. styl. zmien. panów II klasa: 1) YMCA 2:10, 2) Cracovia 2:18.

Szanse pływaków na Olimpjadzie

B. rekordzista świata, szwedzki pływak, Arne Borg, opublikował w prasie szwedzkiej ciekawy artykuł na temat szans pływaków poszczególnych państw w berlińskim turnieju pływackim.

Arne Borg stawia horoskopy następujące:

100 m. styl. dow. pierwsze miejsca zajmą Japończycy Yusa i Simura, przed Amerykaninem Fick, Niemcem Fischerem i Węgrem Csik.

[illegible] m. styl. dow. zwycięży Amerykanin Medica przed Japończykiem Negami i Makino.

100 m. nawznak wygra Amerykanin Kiefer przed Japończykami Kiyokawa i Irie.

1500 m. styl. dow. pierwsze trzy miejsca zajmą Japończycy: Negami, Ishiharada i Honda.

W *sztafecie 4×200 m.* pierwsze trzy miejsca zajmie Japonja przed St. Zjednoczonemi, Niemcami, Szwecją i Węgrami.

Zdaniem zarówno Arne Borga, jak i amerykańskich znawców sportu pływackiego na turnieju olimpijskim padną wszystkie rekordy światowe. Amerykanie przypuszczają, że nowe rekordy w Berlinie ukształtują się w następujący sposób:

100 m. dowolnym 56 sek. 400 m. dowolnym 4:39 sek., 1500 m. dowolnym 10:55 sek., 100 m nawznak 1:04 sek., 200 m. klasycznym 2:30 sek., 4×200 m. 9:44 sek.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37, Tel. 669-46.